Motorschaden R5 TDI

Beitrag von „WNLS8000“ vom 11. Mai 2012 um 17:41

Hallo liebe Gemeinde,

nun hats mich auch erwischt! Nach nicht mal einem Jahr fahren hat sich der Zylinderkopf, sowie die Nockenwelle und Hydrostößel bei 128000 km verabschiedet.
Ich glaube fast das Ihm der kalte Winter nicht gut getan hat. Das Problem habe ich nun seit 2 Monaten und einen KV von VW habe ich auch erhalten. Kostenpunkte inkl. Montage ca. 9400 Euro!!!
Das Auto läuft nun auf 4 Zylinder .....

Kann mir jemand vieleicht einen Tip mitteilen wo ich die Reparatur im Raum Stuttgart kostengünstiger durchführen lassen kann?

Eigentlich habe ich genug von meinem Touareg. Es war zwar sehr angenehm in den Urlaub zu fahren, aber nachdem ich soviele Probleme innerhalb der 9 Monaten hatte (Klimakompressor defekt, Radlager defekt und nun dieses Problem) möchte ich Ihn eigenlich nur nur verkaufen. Am besten so wie er da steht.

Über Eure Hilfe bedanke ich mich.

LG Laurent

Beitrag von „EzioS“ vom 13. Mai 2012 um 16:57

Das kommt mir so bekannt vor. sollte das Fahrzeug IMMER beim Freundlichen gewartet worden sein, solltest Du prüfen lassen, welches Öl verfüllt wurde. DPF oder ohne?

Beitrag von „Hoppelchen“ vom 16. Februar 2014 um 08:43

^^sollte es für den Preis einen komplett neuen Originalkopf geben, wäre das aus heutiger Sicht ja für einen Freundlichen als "günstig" zu bezeichnen, bei uns hallte es uns 12-14 tEuro

entgegen....., Fluchtreflex kam sehr schnell; dafür hätten wir fast nochmal unseren Dicken kaufen können...löl

MfG

Beitrag von „alevuz“ vom 16. Februar 2014 um 10:34

Hallo,

Der ursprüngliche Beitrag ist jetzt fast 2 Jahre alt.

Die Kosten für einen neuen R5 Kopf sind für VW normal, zumal man jetzt nicht weiß was alles "im Kopf "neu gemacht wurde!

Defekte Nockenwellen und Hydros gab/gibt es bei R5 Motoren jeder Baureihe egal ob Axx oder Bxx Motoren.
Der V10 fällt hierbei weniger auf weil a) weniger Motoren unterwegs sind und b) das Drehzahlniveau über den Betriebszeitraum bis zum Ausfall beim V10 insgesamt normalerweise geringer ist.

Defekte Plasmalaufbahnen welcher durch EzioS durch seinen eigen Motorschaden immer wieder ins Gespräch gebracht wird, gibt es etwa in der gleichen Anzahl wie jetzt V6 TDI die hochgehen!

Ein direkter Zusammenhang zwischen LL2/LL3 konnte und kann nicht hergestellt werden. Verschlissene Hauptlager gibt es bei allen Motoren, hierbei wird der Dieselanteil bei vielen Motoren durch defekte Tandempumpen FAST IMMER völlig ignoriert! Detto hat sich noch nie jemand über einen Düsenschaden hier in diesem Zusammenhang geäußert!

Der Verdacht auf einen Beschichtungsfehler der Plasmalaufbahn besteht bei dieser damals recht "neuen" Technologie jedoch auch IMMER !

Defekte Nockenwellen weisen oft bis sehr oft eine mangelhafte Härtung der Kontaktflächen auf!

SG
Alevuz

Beitrag von „dieseldriver“ vom 16. Februar 2014 um 10:37

Hallo, aus eigener Erfahrung würde ich eine gute freie Werkstatt suchen und dort nach Möglichkeiten erfragen, denn eine gute freie Werkstatt ist vermutlich mehr flexibel und einfallsreich...

Gruß
dieseldriver

Beitrag von „Hoppelchen“ vom 4. April 2014 um 18:09

^^^Ja Plasma hin oder her, jedenfalls verhindert dies aus VW-Sicht erfolgreich eine kostengünstige Reparatur durch Hülsen/Buchseneinsatz.

Und wenn wie bei uns, es den 1. Zylinder über die gesamte Laufbahn trifft, ob nun durch falsches Öl vom Vorbesitzer oder abgebrochene Glühkerze kann leider nicht mehr festgestellt werden, ist man auf die Ü-Eier vom Schrott angewiesen oder die "neuen" Rümpfe von VW.

Freie Werkstatt finde ich grundsätzlich auch gut, aber dann sucht Euch eine, die auch danach wieder die Elektrik/Elektronik sauber zum Laufen bekommt, die meisten "Freien" haben zwar xxxx Euro teure Diaggeräte, aber auch die können meist nur löschen+lesen, aber nicht sauber programmieren, vor allem, wenn es ohne CAN-Busprotokoll ausgeführt werden muß wie bei unseren T1-Modellen bis 2007.

Ohne vorhandenen Schlüssel-Code und Navi-PIN nützt dann auch kein VCDS etwas, wie wir leidgeprüft feststellen mussten und die tollen Vertragshändler fassen danach keine "Fremdarbeiten" mehr an oder lassen sich die gleiche Summe nochmal bezahlen (Strafzahlung?).
Und wenn das Navi nicht ab Werk installiert war und kein Code vorhanden ist (ggf. bei der Einbau-Nachrüstfiliale), kommt auch der Vertragshändler nicht mal mehr mit seinem Wolfsburgonlinegekoppelten VAG-Gerät rein.

Übrigens hatte uns Wolfburg auf unsere schriftliche Anfrage, ob der "neue" Rumpf (mit KW a. Werk) das 506.01 veträgt;
das 507.00 bestätigt, bei einem angeblich orginären BAC-Rumpf ??

Der Kopf braucht lustigerweise natürlich 506.01 für die buntmetalligen NW-Lager, man kann sich dann den "Tod" wohl aussuchen.

MfG

P.S.: Bilder vom defekten Zylinder stelle ich auch gerne rein, wenn unser Rechtsverfahren mit der "freien" Werkstatt durch ist.

Beitrag von „Hannes H.“ vom 5. April 2014 um 14:25

> Zitat von Hoppelchen
>
> Freie Werkstatt finde ich grundsätzlich auch gut, aber dann sucht Euch eine, die auch danach wieder die Elektrik/Elektronik sauber zum Laufen bekommt, die meisten "Freien" haben zwar xxxx Euro teure Diaggeräte, aber auch die können meist nur löschen+lesen, aber nicht sauber programmieren, vor allem, wenn es ohne CAN-Busprotokoll ausgeführt werden muß wie bei unseren T1-Modellen bis 2007.

Ich dachte du redest von einem neuen Rumpf. Warum machst du dir dann so Sorgen um die große Elektrik/Elektronik?

MfG

Hannes

Beitrag von „Hoppelchen“ vom 7. April 2014 um 16:53

Der Rumpf ist ja nun neu, das sollte ja eigentlich auch noch jede Hinterhofwerkstatt einigermaßen schaffen, im mechanischen Sinne.

Die Probleme fangen dann anscheinend danach (dabei) an, wenn man wie unsere tolle (freie) Werkstatt nicht bei der Elektrik/Elektronik "aufpasst" und z.B. eine Handvoll SGs zerdeppert, diverse Sicherungen, ATG im Notlauf (hängt fix im 2./3.Gang usw..) und Sensoren danach rumspinnen, wie der "geliebte" G62 (oder besser die beiden...) der beide Ventilatoren auf 75% ab Zündung hochdreht, oder nachgerüstete Kufatecadapter (z.B. Heckklappe) funzen nicht mehr usw....

Ob es nun an schludrigen Massepunktverbindungen oder was auch immer liegen mag....deswegen "gönnen" sich ja die Vertragswerkstätten, wie die von uns zuvor angefragte Audiniederlassung gerne min. 13.000 Euro und mehr für einen Rumpftausch mit dem immer beliebten Schulungsausspruch des (Grau-)Blaumeisters: "Kaufen Sie sich doch einen neuen.....", =>>genau dann sind endlich die (bei VWAG) unbeliebten R5-Schmutzfinken von deutschen Straßen runter..;-/

Eigentlich muß man ja VW noch dankbar sein, daß Sie die neue Produktion des Dicken "nur" von Bratislava nach Rußland und Serbien "abgeschoben" haben und nicht noch weiter, wie das zeitweise indische Zwischenspiel...;-/

Wie kann man nur so lieblos mit einem (angeblichen) Luxusmodell umgehen...tststs

grübel wird der Phaeton eigentlich noch bei Dresden zusammengeschraubt(geklebt) ?

MfG

Beitrag von „Hannes H.“ vom 7. April 2014 um 19:03

> Zitat von Hoppelchen
>
> Eigentlich muß man ja VW noch dankbar sein, daß Sie die neue Produktion des Dicken "nur" von Bratislava nach Rußland und Serbien "abgeschoben" haben und nicht noch weiter, wie das zeitweise indische Zwischenspiel...;-/

Welches Zwischenspiel? Der Touareg wird noch immer in Bratislava gebaut, und das bleibt auch so...

In Russland wird nichts wirklich was gebaut, da werden nur zerlegte Touaregs aus Bratislava wieder montiert, das hat aber zollrechtliche Gründe...

MfG

Hannes

P.S. Der Phaeton wird nur in Dresden montiert, aber es gibt dort weder einen Rohbau noch eine Lackiererei...

Beitrag von „Hoppelchen“ vom 14. April 2014 um 22:56

Das mit dem Zerlegen (oder meinste Einzelteilanlieferung?) ist mir neu, welche enormen Zollsummen rechtfertigen denn so einen Wirtschaftsunsinn (auch ökologisch) ?

^^Aber zum indischen Montagezwischenspiel (da ich nicht weiß ob man hier Wikilinks reinschreiben darf?)

Suche doch mal bei Wiki nach Skoda Auto India, ganz unten T1 2009-2012 und seit 2012 die neuere Version.

Und ja für mich ist die "Automontage" im Zielland/Montagewerk das "Bauen" was auch sonst, wenn Thyssen, Siemens-VDO, Bosch usw. sowieso alles vormontiert, vorgießt-/presst.

Ich würde gerne mal einen Knarz- und Quietschtest machen mit einem Bratislava und India-Modell :-)))

Ansonsten bei eurasichesmagazin => "Dicke Luft im VW Werk Kaluga"

und bei dbschenker "Weite Wege, von Wolfsburg nach Kaluga"

auch jeweils über die Krake direkt zu finden...

Bei den hohen Zahlen "fällt" bestimmt auch was für Europa ab :-/

MfG

Beitrag von „glitzercar“ vom 15. April 2014 um 13:06

Habe einen VW Touareg R5 TDI Automatik 128KW Baujahr 2004 mit Keyless Access. Bin Erstbesitzer.
Seit ca. 5 Jahren startet er sehr schlecht, besonders im Winter. Musste dann immer den Startknopf 2x drücken.
Zuerst ist der Startvorgang sofort abgebrochen und beim zweiten Startversuch hat er lange georgelt, ist gestartet und hat dann eine dicke Rauchwolke hinten rausgehauen.
Seit ca. 3 Wochen fährt er nur noch auf 4 Zylinder und qualmt fett hinten raus, sobald ich Gas gebe und höre zusätzlich Klopfgeräusche. Kein Fehler wird im Display angezeigt.

Nun hab ich knapp 10 Händler und Werkstätten abgeklappert und hör Stories, dass es mir schwindelig wird:
Motorschaden, verkauf das Auto, hol dir einen neuen Motor, Turbo, Zylinderkopf, Nockenwelle, Pumpe Düse Element, Injektoren, usw ....
Das kann teuer werden, kann mich auf mehrere 1000 Euro Reparaturkosten einstellen.

Hab nun einen Motor-Profi gefunden, der gestern meinte, dass wir zuallererst die Nockenwelle tauschen.
Nockenwelle + Hydrostösel + Nockenwellenlager + Schrauben habe ich über AUTOKRAFT für 220 EUR inkl. Steuer und Versand bestellt.

Nun hoffe ich, dass nach dieser Reparatur mein Baby wieder schön brav schnurrt. Schauen wir mal ...

Gruß in die Runde,
Helmut

Beitrag von „Jetta993“ vom 15. April 2014 um 13:23

Servus Helmut!

Ich will dir nicht dumm kommen, aber warum fährst du 5 Jahre mit einem schlecht startenden T-reg rum?

Mfg Horst

Beitrag von „coala“ vom 15. April 2014 um 13:45

> Zitat von glitzercar
>
> [...]Seit ca. 3 Wochen fährt er nur noch auf 4 Zylinder und qualmt fett hinten raus, sobald ich Gas gebe und höre zusätzlich Klopfgeräusche. Kein Fehler wird im Display angezeigt. [...]
>
> Hab nun einen Motor-Profi gefunden, der gestern meinte, dass wir zuallererst die Nockenwelle tauschen.

> Nockenwelle + Hydrostösel + Nockenwellenlager + Schrauben habe ich über AUTOKRAFT für 220 EUR inkl. Steuer und Versand bestellt. [...]

Servus Helmut,

auf *welche Art der Diagnose* stützt sich denn die Vermutung des "Motor-Profis", dass der tote fünfte Zylinder mit der Nockenwelle zu tun hat

Grüße
Robert

Beitrag von „Jetta993“ vom 15. April 2014 um 13:49

Pd Elemente alle in Ordnung ?

Beitrag von „glitzercar“ vom 16. April 2014 um 22:17

> Zitat von coala
>
> Servus Helmut,
>
> auf *welche Art der Diagnose* stützt sich denn die Vermutung des "Motor-Profis", dass der tote fünfte Zylinder mit der Nockenwelle zu tun hat
>
> Grüße
> Robert

Servus Robert,
wir wechseln nächste Woche Dienstag die Nockenwelle + Hydroströsel und schauen dann, was der Motor macht ...
Aber ob er wirklich ein Profi ist, das seh ich dann. Der Schrauber macht mir aber einen sehr guten Eindruck.

LG
Helmut

Beitrag von „glitzercar“ vom 16. April 2014 um 22:18

> Zitat von Jetta993
>
> Pd Elemente alle in Ordnung ?

Ich hoffe es ??!! Die überprüfen wir, wenn die Nockenwelle gewechselt ist, da die Nockenwelle eindeutig defekt ist.

Beitrag von „glitzercar“ vom 16. April 2014 um 22:26

> Zitat von Jetta993
>
> Servus Helmut!
>
> Ich will dir nicht dumm kommen, aber warum fährst du 5 Jahre mit einem schlecht startenden T-reg rum?
>
> Mfg Horst

Servus Horst,
gute Frage...
Jedem Schrauber, dem ich mein Problem geschildert habe, wusste keine Lösung für mich.
Jede Auslesung brachte keine Lösung. Mit dem Touareg kennt sich keine Sau aus. Und wenn einem Schrauber das Auto anvertraust, dann leuchten immer nur die €-Zeichen in deren Augen.
Das hat mich schon genervt, dass ich immer in der Vertragswerkstatt grundsätzlich mehr als nen 1000er für jeden Pupser liegen ließ.
Ich dachte mir dann: ok, das ist halt die Kälte im Winter, denn im Sommer war das Problem kaum da.

LG
Helmut

Beitrag von „Hannes H.“ vom 17. April 2014 um 07:35

> Zitat von glitzercar
>
> Jedem Schrauber, dem ich mein Problem geschildert habe, wusste keine Lösung für mich.
> Jede Auslesung brachte keine Lösung. Mit dem Touareg kennt sich keine Sau aus. Und wenn einem Schrauber das Auto anvertraust, dann leuchten immer nur die €-Zeichen in deren Augen.

Naja, gerade der R5 TDI wurde in sehr hoher Stückzahl im T5 verbaut, daher ist der nicht wirklich ein Unikat für den Touareg. Der Motor ist eigentlich recht einfach aufgebaut, nichts wirklich kompliziertes dran, da sollte normalerweise jeder geübte Schrauber keine Probleme damit haben.

MfG

Hannes

Beitrag von „Darragh“ vom 18. April 2014 um 09:27

> Zitat von glitzercar
>
> [...]Ich dachte mir dann: ok, das ist halt die Kälte im Winter, denn im Sommer war das Problem kaum da.[...]

Hallo Helmut

hast du schon mal die Glühkerzen kontrolliert?

Beitrag von „glitzercar“ vom 9. Mai 2014 um 20:10

> Zitat von glitzercar

> Servus Robert,
> wir wechseln nächste Woche Dienstag die Nockenwelle + Hydroströsel und schauen dann, was der Motor macht ...
> Aber ob er wirklich ein Profi ist, das seh ich dann. Der Schrauber macht mir aber einen sehr guten Eindruck.
>
> LG
> Helmut

Und es war die Nockenwelle und Hydrostösel. Eine Welle hat sich abgenutzt und ein Hydrostösel war die Fläche schon eingehöhlt.
Dazu kommt noch, dass eine Kante der Motorabdeckung einen Kühlwasserschlauch über die Jahre verletzt hat und dieser getauscht werden muss.

Starten tut er noch immer schlecht. Nun werden wir noch die Pumpe Düse Elemente überprüfen.

Beste Grüße
Helmut

Beitrag von „Hoppelchen“ vom 29. Juli 2014 um 11:24

Kleiner Wiederholungstip wie oben schon geschrieben "Injektoren" und "Glühkerzen" machen auch gerne Wolken hinten !
Oder meintest Du bei Hydrostößel die Unterseite, dann habt Ihr ja sicherlich auch zumindest die Glühkerzen schon erneuert oder ?

Nur so als Geschichtsnachtrag hinsichtlich der eingelaufenen NW; evtl. über Jahre das tolle und gern verwendete (falsche) 507.00 reingefüllt worden bei Deinen Werkstätten ? Dann hätten wir ja mal wieder ein weiteres "Ölopfer" ;-/

Auch im Jahre 2014 wird uns leider immernoch (oder sollte man sagen wieder...) sowohl bei Audi- als auch VW-Niedelassungen das Verbot von 506.01 bei nachgerüsteten DPFs weisgemacht...löl klar neuer Motor bringt mehr Arbeitsstunden als der Blechtopf unten am Auspuff man kann nunmal nur den Nachrüst-DPF- ODER Motortod sterben ;->

MfG

Beitrag von „Hannes H.“ vom 29. Juli 2014 um 11:35

> Zitat von Hoppelchen
>
> Auch im Jahre 2014 wird uns leider immernoch (oder sollte man sagen wieder...) sowohl bei Audi- als auch VW-Niedelassungen das Verbot von 506.01 bei nachgerüsteten DPFs weisgemacht...löl klar neuer Motor bringt mehr Arbeitsstunden als der Blechtopf unten am Auspuff man kann nunmal nur den Nachrüst-DPF- ODER Motortod sterben ;->

Ich will hier niemanden was schlechtes unterstellen, sondern da auf die Unwissenheit verweisen. Da die meisten R5 DPFs, die noch in VW-Werkstätten gewartet werden, sowieso schon ab Werk den Filter verbaut hatten, passt da schon das 507er Öl. Wer fährt denn schon noch mit einem mind. 8 Jahre alten Wagen zum Freundlichen?

MfG

Hannes

Beitrag von „Hoppelchen“ vom 29. Juli 2014 um 11:54

^^^öhhm Hi Hannes :-)))

ja, die soll es noch geben (auf dem flachen Land oder in den Speckgürteln der Städte) außerdem wollen wir hier doch wohl nicht VWAG die Umsätze mopsen ???

Aber selbst wenn wir MOPSfreundlich sind, entschuldigt das doch nicht, nach immerhin sovielen Jahren Weiterbildungszeit :->

Ich weiß Ihr da unten im schönen Süden fahrt solche ollen Kammellen nicht mehr freiwillig, aber umo weiter Du nach Norden kommst im ärmeren D umso mehr Restbestände wirst Du noch erkennen von den ehemals immerhin einigen 100.000 zugelassenen. Ich sehe jeden Tag min. 2-3 R5 in der City, allerdings meist ohne LFW oder mit Basisaustattung, also evtl. wohl Importrückläufer....o.ä.

Noch sind nicht alle in Afrika gelandet.....und auch wir weigern uns noch standhaft :->

LG

Beitrag von „Hannes H.“ vom 29. Juli 2014 um 11:56

> Zitat von Hoppelchen
>
> Ich weiß Ihr da unten im schönen Süden fahrt solche ollen Kammellen nicht mehr freiwillig, aber umo weiter Du nach Norden kommst im ärmeren D umso mehr Restbestände wirst Du noch erkennen von den ehemals immerhin einigen 100.000 zugelassenen. Ich sehe jeden Tag min. 2-3 R5 in der City, allerdings meist ohne LFW oder mit Basisaustattung, also evtl. wohl Importrückläufer....o.ä.

Ich habe nicht geschrieben, dass man solche Autos nicht mehr fahren kann, sondern dass man mit einem älteren Auto kaum mehr den Touareg-Aufschlag beim Freundlichen bezahlen will und in eine freie Werkstatt fährt bzw. die Wartung gleich selbst durchführt. Übrigens fahre ich noch ein Auto, das ist Baujahr 1995, zu der Zeit gab es noch lange keinen R5-Touareg.

MfG

Hannes

Beitrag von „Hoppelchen“ vom 29. Juli 2014 um 12:12

War nicht persönlich gemeint :-))

Natürlich braucht ein mittelaltetes Fahrzeug kein Öl vom Freundlichen, die einzigen beiden Schlußfolgerung sind mir dabei nur wichtig nach Deinen o.g. 8 Jahren (?) eigentlich betrifft es doch alle T1 von 2003 bis MJ2008. Von 2004 bis BJ2007 "wartete" die Gemeinde des ehemals zulassungsstärksten SUV auf eine VW-DPF-Lösung, bis es am Ende (nach den Garantiezeiten...) HJS & Co. überlassen wurde die Euro2/3-Motoren wenigstens mit einer grünen 4 auszustatten.....

Fabrikfrische 0km-Rumpfmotoren bekommt man eben leider nur bei VW nebst der auch aus Wolfsburg falschen Ölaussagen (schriftlich) und beim "Nachfassen", kann ja immerhin möglich sein daß VW bei den BAC-Rumpfmotoren inzwischen andere Kurbelwellen einbaut, die nicht mehr einlaufen ohne das 506.01; kommt vorsichtshalber gar keine Aussage mehr dazu.....außerdem konnte ich hier und im MT-Forum schon einige User lesen, die mit eigenem Öl zum Freundlichen fahren auch mit reiferen Möhren :-))

Wer dann nicht standhaft bleibt gegenüber dem Freundlichen landet eben auch demnächst in Afrika :-)))

MfG